



PCT/FR2004/003272

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le 02 MARS 2005

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété Industrielle
Le Chef du Département des brevets

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Martine PLANCHE'.

Martine PLANCHE

BEST AVAILABLE COPY

INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIETE
INDUSTRIELLE

SIEGE
26 bis, rue de Saint-Petersbourg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (0)1 53 04 53 04
Télécopie : 33 (0)1 53 04 45 23
www.inpi.fr



INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

26 bis, rue Saint-Pétersbourg

75300 Paris Cedex 08

Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 94 86 54

Important ! Remplir impérativement la 2ème page.

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



N° 11354*01

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 1/2

Réserve à l'INPI

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 540 W / 190600

REMISE DES PIÈCES DATE LIEU 93 24 DEC. 2003 N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI 24 DEC. 2003		<input checked="" type="checkbox"/> NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE BOSCH SYSTEMES DE FREINAGE SERVICE BREVETS 126, rue de Stalingrad 93700 - DRANCY FRANCE	
Vos références pour ce dossier (facultatif) R307552 (1699_B-B_2915)			

Confirmation d'un dépôt par télécopie N° attribué par l'INPI à la télécopie

2 NATURE DE LA DEMANDE		Cochez l'une des 4 cases suivantes	
Demande de brevet		<input checked="" type="checkbox"/>	
Demande de certificat d'utilité		<input type="checkbox"/>	
Demande divisionnaire		<input type="checkbox"/>	
Demande de brevet initiale ou demande de certificat d'utilité initiale		N°	Date ____ / ____ / ____
		N°	Date ____ / ____ / ____
Transformation d'une demande de brevet européen Demande de brevet initiale		N°	Date ____ / ____ / ____

3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)

DISPOSITIF DE FREINAGE UTILISANT UN SERVOMOTEUR D'ASSISTANCE AU FREINAGE ALIMENTÉ
PAR UN CIRCUIT DE CLIMATISATION.

4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE		Pays ou organisation Date ____ / ____ / ____ N°	
		Pays ou organisation Date ____ / ____ / ____ N°	
		Pays ou organisation Date ____ / ____ / ____ N°	
		<input type="checkbox"/> S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé « Suite »	
5 DEMANDEUR		<input type="checkbox"/> S'il y a d'autres demandeurs, cochez la case et utilisez l'imprimé « Suite »	
Nom ou dénomination sociale		ROBERT BOSCH GmbH	
Prénoms			
Forme juridique			
N° SIREN			
Code APE-NAF			
Adresse	Rue	Wernerstrasse 1,	
	Code postal et ville	70442	STUTTGART
Pays		ALLEMAGNE	
Nationalité		ALLEMANDE	
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			

**BREVET D'INVENTION
CERTIFICAT D'UTILITÉ**

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 2/2

REMISE DES PIÈCES DATE		Réservé à l'INPI	
LIEU 99 24 DEC. 2003 N° D'ENREGISTREMENT 0315494 NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI			
Vos références pour ce dossier : (facultatif)		R307552 (1699_B-B_2915) DB 540 W/190600	
[6] MANDATAIRE			
Nom HURWIC			
Prénom Aleksander			
Cabinet ou Société BOSCH SYSTEMES DE FREINAGE			
N° de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel			
Adresse	Rue	126, rue de Stalingrad	
	Code postal et ville	93700	DRANCY
N° de téléphone (facultatif)			
N° de télécopie (facultatif)			
Adresse électronique (facultatif)			
[7] INVENTEUR (S)			
Les inventeurs sont les demandeurs		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Dans ce cas fournir une désignation d'inventeur(s) séparée	
[8] RAPPORT DE RECHERCHE		Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation)	
Établissement immédiat ou établissement différé		<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Paiement échelonné de la redevance		Paiement en deux versements, uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	
[9] RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES		Uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Requise pour la première fois pour cette invention (joindre un avis de non-imposition) <input type="checkbox"/> Requise antérieurement à ce dépôt (joindre une copie de la décision d'admission pour cette invention ou indiquer sa référence):	
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes			
[10] SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire) Aleksander HURWIC Mandataire		A. <u>h</u> M. ROCHE	
		VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI	

DISPOSITIF DE FREINAGE UTILISANT UN SERVOMOTEUR
D'ASSISTANCE AU FREINAGE ALIMENTÉ PAR UN CIRCUIT DE
CLIMATISATION.

L'invention concerne, de façon générale, les techniques de freinage appliquées aux véhicules automobiles.

Plus précisément, l'invention concerne un dispositif de freinage pour un véhicule automobile équipé d'un circuit de climatisation renfermant un fluide réfrigérant, un compresseur et un détendeur, ce dispositif incluant lui-même une première source de fluide délivrant sélectivement un fluide gazeux à pression relativement élevée, une seconde source de fluide délivrant sélectivement le fluide gazeux à pression relativement basse, et un servomoteur pneumatique d'assistance au freinage 10 comprenant une chambre de travail de volume variable et un clapet de commande sélectivement actionné par une première ou une seconde sollicitations pour relier respectivement la chambre de travail à la première ou à la seconde source de fluide.

L'industrie automobile évolue depuis plusieurs années à la poursuite de plusieurs objectifs majeurs, qui incluent notamment la recherche d'une sécurité optimale et celle d'un confort accru.

Cet état de faits conduit à recourir, sur les véhicules automobiles actuels, à un nombre croissant d'organes nouveaux liés soit à la sécurité, soit au confort.

Or cette évolution est ralentie par deux autres contraintes auxquelles est soumise l'industrie automobile, à savoir l'allègement des véhicules et, corrélativement, la réduction de leur consommation énergétique.

L'invention, qui s'inscrit dans ce contexte, a pour but de repousser les limites de ce délicat compromis.

A cette fin, le dispositif de l'invention, par ailleurs conforme à la définition générique qu'en donne le préambule ci-dessus, est essentiellement caractérisé en ce 30 que la première source de fluide comprend une première portion du circuit de

climatisation, disposée en aval du compresseur et en amont du détendeur, dans un sens de circulation du fluide réfrigérant dans le circuit de climatisation.

5 De préférence, la seconde source de fluide comprend une seconde portion du circuit de climatisation, disposée en aval du détendeur et en amont du compresseur dans le sens de circulation du fluide réfrigérant.

10 De manière avantageuse, la première portion du circuit de climatisation peut comprendre un accumulateur haute pression, la seconde portion du circuit de climatisation pouvant quant à elle comprendre un accumulateur basse pression.

15 Le servomoteur peut en outre disposer d'un clapet actif, du type décrit par exemple dans les brevets US-5 172 964, FR-2 724 356, ou EP-A-0 171 585, et susceptible d'être commandé par un signal, en général de nature électrique, pour provoquer l'actionnement du servomoteur.

20 Dans ce cas, le clapet est donc sensible à un signal d'actionnement présentant sélectivement au moins un premier état ou un second état, et les premier et second états de ce signal d'actionnement constituent respectivement les première et seconde sollicitations pour le clapet.

25 Dans le cas classique où le dispositif de freinage comprend au moins deux moteurs de frein mis par le servomoteur et adoptant sélectivement un état actif ou un état passif, ce dispositif peut aussi comprendre un générateur de signal de commande propre à produire sélectivement un signal de commande, et un circuit de combinaison de signaux, ce circuit de combinaison de signaux délivrant au clapet le signal d'actionnement dans son premier état en réponse à la détection simultanée du signal de commande et de l'état passif des moteurs de frein.

30 Un tel agencement permet ainsi de doter le dispositif de l'invention d'une fonction de frein de parking à énergie auxiliaire, par exemple électrique.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention ressortiront clairement de la description qui en est faite ci-après, à titre indicatif et nullement limitatif, en référence au dessin unique annexé, qui représente de façon schématique un dispositif conforme à l'invention.

5

Comme annoncé précédemment, l'invention concerne un dispositif de freinage pour un véhicule automobile équipé d'un circuit de climatisation K.

De façon traditionnelle, un tel circuit de climatisation comprend une canalisation 10 dans laquelle circule un fluide réfrigérant gazeux, à la température et à la pression ambiantes, un compresseur K1, un détendeur K2, un système K3 de condensation et d'extraction de calories, un système K4 d'évaporation et d'extraction de frigories, un pressostat K5 et une bouteille de réserve de fluide K6.

15

Dans la canalisation de ce circuit K, le fluide réfrigérant circule, suivant un sens de circulation X et suivant une évolution globalement décroissante de sa pression et de sa température, depuis une première portion KC1 du circuit de climatisation K, disposée en aval du compresseur K1 et en amont du détendeur K2, jusque dans une seconde portion KC2 du circuit de climatisation, disposée en aval du détendeur K2 20 et en amont du compresseur K1.

25

Le dispositif de freinage inclut, de façon connue, deux sources de fluide F1 et F2 délivrant à volonté un fluide gazeux à des pressions respectivement relativement élevée et relativement basse, ainsi qu'un servomoteur pneumatique d'assistance au freinage F3.

30

Le servomoteur comprend au moins une chambre de travail F30 de volume variable et un clapet de commande F31 dont le rôle est de relier la chambre de travail F30 à la source de fluide haute pression F1 ou à la source de fluide basse pression F2 en réponse respectivement à une première ou à une seconde sollicitations qu'il reçoit, par exemple sous la forme de forces antagonistes d'actionnement et de rappel agissant sur une pédale de frein F33 et / ou sous la forme de signaux électriques de commande.

Selon un aspect essentiel de l'invention, la source de fluide haute pression F1 comprend la portion KC1 du circuit de climatisation K qui, dans le sens de circulation X du fluide réfrigérant à l'intérieur du circuit de climatisation K, est disposée en aval du compresseur K1 et en amont du détendeur K2, et qui inclut 5 avantageusement elle-même un accumulateur haute pression KS1.

Par ailleurs, la source de fluide basse pression F2 comprend de préférence la portion KC2 du circuit de climatisation qui, dans le sens de circulation X du fluide réfrigérant, est disposée en aval du détendeur K2 et en amont du compresseur K1, 10 et qui inclut avantageusement elle-même un accumulateur basse pression KS2.

En variante, on utilise un servomoteur à chambre unique fermée par une paroi mobile soumise sur l'une de ses faces à la pression atmosphérique et sur son autre face à la pression régnant dans la chambre. Le clapet relie la chambre unique à la 15 source de fluide haute pression F1 ou à la source de fluide basse pression F2 en fonction de l'intensité souhaitée du freinage.

Dans le cas préféré où le clapet F31 du servomoteur F3 est actif, il adopte par exemple un premier état, dans lequel il relie la chambre de travail F30 à la source 20 haute pression F1, en réponse à la réception d'un signal d'actionnement Sact placé dans un premier état Sact1, tandis qu'il adopte un second état, dans lequel il relie la chambre de travail F30 à la source basse pression F2, en réponse à la réception du signal d'actionnement Sact placé dans un second état Sact2.

25 Dans le cas le plus traditionnel, un dispositif de freinage utilisable dans le cadre de l'invention comprend deux moteurs hydrauliques de frein arrière, F4 et F5, qui sont mus par le servomoteur F3 agissant sur ces moteurs par l'intermédiaire d'un maître-cylindre hydraulique F32.

30 Les moteurs de frein F4 et F5 adoptent ainsi à volonté un état actif correspondant à un verrouillage mécanique du frein de parking associé à chaque moteur, ou un état passif correspondant à un déverrouillage de frein de parking associé à chaque moteur, et incluent par exemple des capteurs respectifs propres à émettre des

signaux respectifs E4 et E5, par exemple électriques, rendant compte de ces différents états.

Dans un mode de réalisation avantageux, le dispositif de l'invention peut en outre 5 comprendre un générateur Gcom de signal de commande et un circuit Clog de combinaison de signaux.

Le circuit Clog comprend lui-même une porte logique ET Clog1 et une porte logique NON(ET) Clog2.

10

La porte logique ET Clog1 reçoit les signaux d'état E4 et E5 et produit un signal intermédiaire Slog1.

15

La porte logique NON(ET) Clog2, qui reçoit le signal intermédiaire Slog1 et un signal de commande Scom émis par le générateur Gcom de signal de commande, produit, en sortie du circuit Clog et à destination du clapet F31 du servomoteur F3, le signal d'actionnement Sact dans son premier état Sact1 en réponse à la détection simultanée du signal de commande Scom et de l'état passif E4p et E5p des moteurs de frein F4 et F5.

20

Le fonctionnement du dispositif tel que décrit jusqu'à présent est le suivant.

25

Lorsqu'il souhaite immobiliser le véhicule en stationnement prolongé, le conducteur de ce véhicule déclenche le générateur Gcom, qui délivre aussitôt un signal de commande Scom.

Les moteurs de frein F4 et F5 étant alors supposés au repos, les signaux d'état E4 et E5 sont à un niveau bas, de même que le signal intermédiaire Slog1.

30

La porte NON(ET) Clog2, qui reçoit le signal Scom au niveau haut et le signal Slog1 au niveau bas, délivre le signal d'actionnement Sact dans son premier état Sact1.

A réception du signal d'actionnement Sact dans son premier état Sact1, le clapet F31 relie la chambre de travail F30 à la source F1 de haute pression, ce qui provoque l'actionnement du servomoteur F3 et celui des moteurs de freins F4 et F5.

5 Lorsque les moteurs de freins F4 et F5 ont atteint leur état actif, correspondant par exemple au verrouillage mécanique de frein de parking, le signal intermédiaire Slog1 passe au niveau haut.

10 Comme entre-temps le générateur Gcom a cessé de produire le signal de commande Scom, la porte NON(ET) Clog2 arrête de délivrer le signal d'actionnement Sact dans son premier état Sact1, dès que les deux moteurs de frein F4 et F5 ont effectué le verrouillage de frein de parking.

15 Cependant, dès que le générateur Gcom est une nouvelle fois actionné par le conducteur, le signal Scom qu'il émet fait basculer la porte Clog2 en raison du niveau haut du signal Slog1, le signal Sact se plaçant ainsi dans son second état Sact2, établissant la communication entre la chambre de travail F30 et la source de basse pression F2, et provoquant le retour du servomoteur F3 dans sa position de repos.

20

REVENDICATIONS.

1. Dispositif de freinage pour un véhicule automobile équipé d'un circuit de climatisation (K) renfermant un fluide réfrigérant, un compresseur (K1) et un détendeur (K2), ce dispositif incluant lui-même une première source de fluide (F1) délivrant sélectivement un fluide gazeux à pression relativement élevée, une 5 seconde source de fluide (F2) délivrant sélectivement le fluide gazeux à pression relativement basse, et un servomoteur pneumatique d'assistance au freinage (F3) comprenant une chambre de travail (F30) de volume variable et un clapet de commande (F31) sélectivement actionné par une première ou une seconde sollicitations pour relier respectivement la chambre de travail (F30) à la première 10 (F1) ou à la seconde (F2) source de fluide, caractérisé en ce que la première source de fluide (F1) comprend une première portion (KC1) du circuit de climatisation (K), disposée en aval du compresseur (K1) et en amont du détendeur (K2), dans un sens de circulation (X) du fluide réfrigérant dans le circuit de climatisation (K).
- 15 2. Dispositif de freinage suivant la revendication 1, caractérisé en ce que la seconde source de fluide (F2) comprend une seconde portion (KC2) du circuit de climatisation, disposée en aval du détendeur (K2) et en amont du compresseur (K1) dans le sens de circulation (X) du fluide réfrigérant.
- 20 3. Dispositif de freinage suivant l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la première portion (KC1) du circuit de climatisation comprend un accumulateur haute pression (KS1).
- 25 4. Dispositif de freinage suivant l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la seconde portion (KC2) du circuit de climatisation comprend un accumulateur basse pression (KS2).
- 30 5. Dispositif de freinage suivant l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le clapet (F31) est sensible à un signal d'actionnement (Sact) présentant sélectivement au moins un premier état (Sact1) ou un second état (Sact2), et en ce que les premier et second états (Sact1, Sact2) du

REVENDICATIONS

1. Dispositif de freinage pour un véhicule automobile équipé d'un circuit de climatisation (K) renfermant un fluide réfrigérant, un compresseur (K1) et un détendeur (K2), ce dispositif incluant lui-même une première source de fluide (F1) délivrant sélectivement un fluide gazeux à pression relativement élevée, une 5 seconde source de fluide (F2) délivrant sélectivement le fluide gazeux à pression relativement basse, et un servomoteur pneumatique d'assistance au freinage (F3) comprenant une chambre de travail (F30) de volume variable et un clapet de commande (F31) sélectivement actionné par une première ou une seconde sollicitations pour relier respectivement la chambre de travail (F30) à la première 10 (F1) ou à la seconde (F2) source de fluide, caractérisé en ce que la première source de fluide (F1) comprend une première portion (KC1) du circuit de climatisation (K), disposée en aval du compresseur (K1) et en amont du détendeur (K2), dans un sens de circulation (X) du fluide réfrigérant dans le circuit de climatisation (K).
- 15 2. Dispositif de freinage suivant la revendication 1, caractérisé en ce que la seconde source de fluide (F2) comprend une seconde portion (KC2) du circuit de climatisation, disposée en aval du détendeur (K2) et en amont du compresseur (K1) dans le sens de circulation (X) du fluide réfrigérant.
- 20 3. Dispositif de freinage suivant l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la première portion (KC1) du circuit de climatisation comprend un accumulateur haute pression (KS1).
- 25 4. Dispositif de freinage suivant la revendication 2 ou 3 prise en combinaison avec la revendication 2, caractérisé en ce que la seconde portion (KC2) du circuit de climatisation comprend un accumulateur basse pression (KS2).
- 30 5. Dispositif de freinage suivant l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le clapet (F31) est sensible à un signal d'actionnement (Sact) présentant sélectivement au moins un premier état (Sact1) ou un second état (Sact2), et en ce que les premier et second états (Sact1, Sact2) du

signal d'actionnement (Sact) constituent respectivement les première et seconde sollicitations pour le clapet (F31).

6. Dispositif de freinage suivant la revendication 5, caractérisé en ce qu'il comprend au moins deux moteurs de frein (F4, F5) mis par le servomoteur (F3) et adoptant sélectivement un état mécaniquement verrouillé du frein de parking ou un état passif sans verrouillage mécanique du frein de parking, un générateur (Gcom) de signal de commande propre à produire sélectivement un signal de commande (Scom), et un circuit (Clog) de combinaison de signaux, ce circuit de combinaison de signaux délivrant au clapet (F31) le signal d'actionnement (Sact) dans son premier état (Sact1) en réponse à la détection simultanée du signal de commande (Scom) et de l'état sans verrouillage mécanique du frein de parking des moteurs de frein (F4, F5).

15

signal d'actionnement (Sact) constituent respectivement les première et seconde sollicitations pour le clapet (F31).

6. Dispositif de freinage suivant la revendication 5, caractérisé en ce qu'il comprend au moins deux moteurs de frein (F4, F5) mis par le servomoteur (F3) et adoptant sélectivement un état mécaniquement verrouillé du frein de parking ou un état passif sans verrouillage mécanique du frein de parking, un générateur (Gcom) de signal de commande propre à produire sélectivement un signal de commande (Scom), et un circuit (Clog) de combinaison de signaux, ce circuit de combinaison de signaux délivrant au clapet (F31) le signal d'actionnement (Sact) dans son premier état (Sact1) en réponse à la détection simultanée du signal de commande (Scom) et de l'état sans verrouillage mécanique du frein de parking des moteurs de frein (F4, F5).

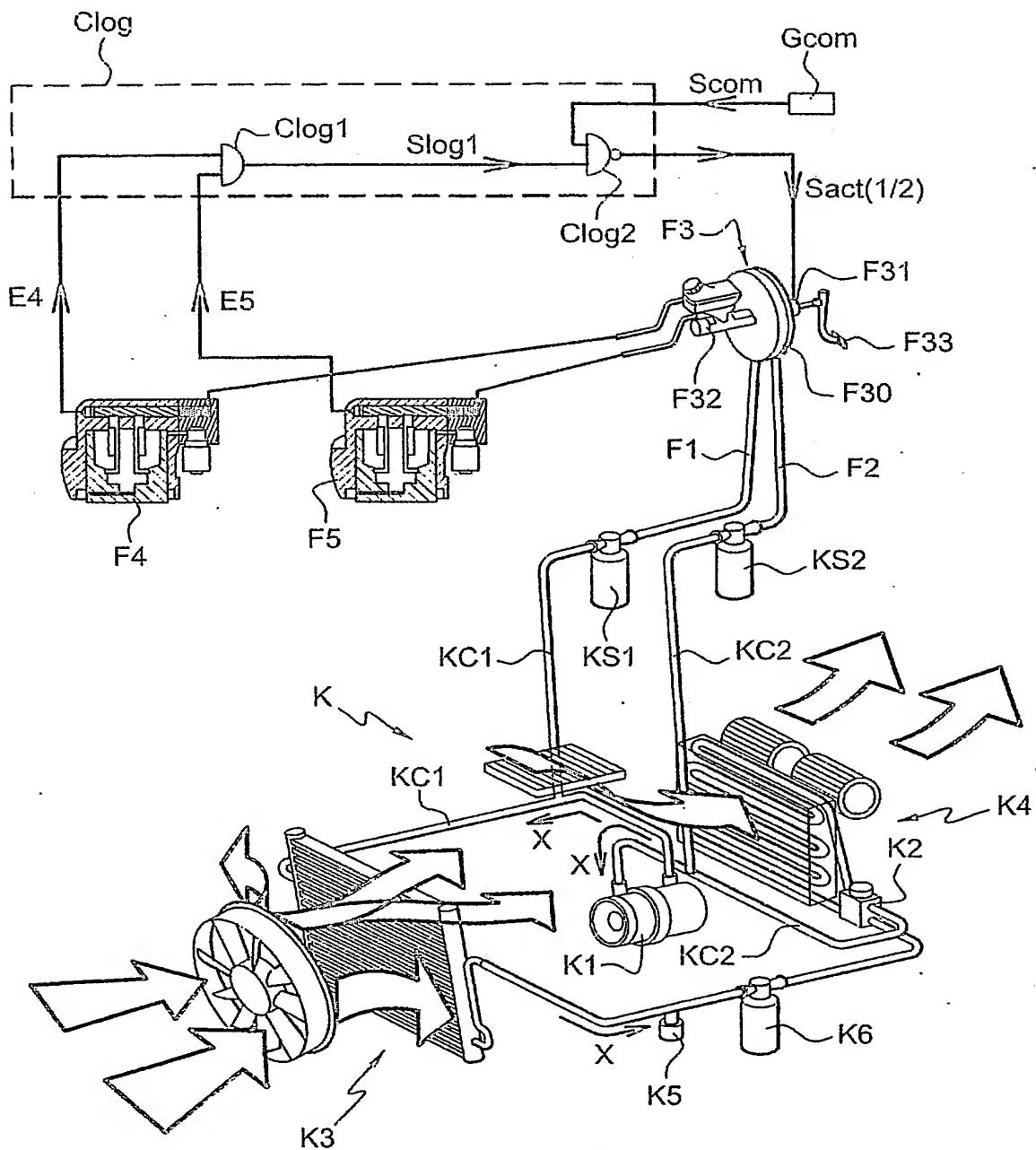


Figure unique

DÉPARTEMENT DES BREVETS

26 bis, rue de Saint Pétersbourg
75800 Paris Cedex 08
Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 93 59 30

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° 1.../1..

(Si le demandeur n'est pas l'inventeur ou l'unique inventeur)

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 113 W/260899

Vos références pour ce dossier (facultatif)		R307552 (1699_B-B_2915)	
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL			
TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)			
DISPOSITIF DE FREINAGE UTILISANT UN SERVOMOTEUR D'ASSISTANCE AU FREINAGE ALIMENTÉ PAR UN CIRCUIT DE CLIMATISATION.			
LE(S) DEMANDEUR(S) :			
ROBERT BOSCH GmbH			
DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) : (Indiquez en haut à droite «Page N° 1/1» S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez un formulaire identique et numérotez chaque page en indiquant le nombre total de pages).			
Nom		FILLON	
Prénoms		Alain	
Adresse	Rue	2, rue de l'Africain	
	Code postal et ville	17220	CROIX CHAPEAU
Société d'appartenance (facultatif)			
Nom		HURWIC	
Prénoms		Aleksander	
Adresse	Rue	5, rue des Couronnes	
	Code postal et ville	75020	PARIS
Société d'appartenance (facultatif)			
Nom			
Prénoms			
Adresse	Rue		
	Code postal et ville		
Société d'appartenance (facultatif)			
DATE ET SIGNATURE(S)			
DU (DES) DEMANDEUR(S)			
OU DU MANDATAIRE			
(Nom et qualité du signataire)			
Aleksander HURWIC			
Mandatairc			
A. (Signature)			

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/FR04/003272

International filing date: 13 December 2004 (13.12.2004)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: FR
Number: 0315494
Filing date: 24 December 2003 (24.12.2003)

Date of receipt at the International Bureau: 18 March 2005 (18.03.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record.**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

BLACK BORDERS

IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES

FADED TEXT OR DRAWING

BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING

SKEWED/SLANTED IMAGES

COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS

GRAY SCALE DOCUMENTS

LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT

REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY

OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.